Sauvegarde et Embellissement de Lyon

SAUVEGARDE ET EMBELLISSEMENT DE LYON

BULLETIN de LIAISON N° 100 – SEPTEMBRE 2012

Association loi 1901. Agréée au titre des art L.121-B et L.160-1 du Code de l'Urbanisme (Arr. préfectoral du 3-8-1984) - ISSN 0750-1144 -

PLUS BELLE LA VILLE SANS L'AUTOROUTE

Septembre 2012 : l'autoroute A7, au cœur de Lyon.

Faut-il regretter la Chaussée du Languedoc, cette « superbe promenade » créée par Perrache ?
(voir page 13)

Ne pourrait-on imaginer une situation intermédiaire ?

Photo SEL

Cours de Verdun :
Ce fut l'une des plus belles place de Lyon !

Photo SEL

EDITORIAL

Transformer l'autoroute A7 en un boulevard urbain

L'idée de Louis Pradel de proposer la construction d'une autoroute en centre ville (un cas unique en Europe) pour désenclaver l'ouest lyonnais et faire participer l'Etat au financement du tunnel de Fourvière, est à ranger aux rayons des fausses bonnes idées. Le remède a été de courte durée. Très rapidement les bouchons quasi permanents générés par le tunnel ont provoqué l'ire des automobilistes et donné à la ville une (mauvaise) réputation qu'elle ne mérite pas. Pour les Lyonnais les conséquences sont aussi multiples que désastreuses. Le passage de l'autoroute dans la ville a favorisé le développement de pollutions diverses qui empoisonnent la vie des riverains. Comment peut-on vivre à quelques mètres de l'un des axes les plus fréquentés d'Europe ? La réponse de l'ARALY (voir article de l'association dans ce bulletin) est d'affirmer que la situation est insupportable et qu'il faut trouver rapidement une solution pour régler définitivement le problème. La création de l'autoroute a provoqué d'autres conséquences néfastes à l'urbanisme du sud de l'agglomération. Le cours de Verdun, l'une des plus belles places de Lyon, transformé en nœud routier et centre d'échange, est resté dans les mémoires de ceux qui ont connu l'animation de ce très beau site. Le quartier de Perrache qui se trouvait depuis le milieu du XIXème siècle enclavé derrière les voûtes a vu son isolement renforcé par la construction du centre d'échange et la transformation des quais du Rhône en autoroute. Plus au sud les quartiers des communes situées le long de l'autoroute se sont paupérisés. Les rives du Rhône ne sont plus accessibles sur plusieurs kilomètres.

La présence d'une autoroute internationale au sein même de l'agglomération n'est plus acceptable.

Le déclassement de l'autoroute A7 dans la traversée de Lyon jusqu'au débouché du futur TOP (Tronçon Ouest du Périphérique) doit être la priorité du Grand Lyon d'ici l'échéance 2020. La reconquête des berges du Rhône et de celles de la Saône est ou sera (pour la Saône) l'une des plus grandes réussites des deux premiers mandats de Gérard Collomb. La transformation de la rive sud du Rhône en un boulevard urbain doit être le point fort du mandat à venir. **J. L. PAVY**

SOMMAIRE

Editorial ……...….p. 2
Revue de presse …….…....p. 2
Autoroute : machine à polluer ……...….p. 3
« L'enfant à la cage » …….p. 5
Un boulevard prestigieux …….……..p. 6
Pont des Girondins ……..…..….p. 9
TOP : rocade ou périph ……...……..p.10
Péage du tunnel …….……....p.11
Métro à 3 branches ……...…….….....p.12
Quai Perrache ……..…..…..…..…p.13

LA REVUE DE PRESSE (de mai à juillet 2012)

URBANISME

"La halle de la Martinière redevient un marché couvert ouvert "
Beau projet pour faire revivre la plus
ancienne halle de Lyon (1838) ……..…**Le Progrès du 3/5/2012**

"*La Confluence ou l'ambition de la mixité au cœur de la cité*"
Privilégier la mixité, qu'elle soit sociale
ou entre les générations …….…...….**Le Progrès du 7/6/2012**

"A Lyon 9ème, le site Greenopolis poursuit sa commercialisation"
Mixité du programme, conservation et mise
en valeur du patrimoine industriel…….….**Le Progrès du 21/7/2012**

PATRIMOINE

"Les mosaïques, le trésor caché et bientôt retrouvé de Fourvière"
Au plus près des voûtes de la basilique, un merveilleux
décor de mosaïques est consolidé et rénové avant d'être
bientôt mis en lumière ……..……..…**Le Progrès du 21/7/2012**

"Fontaine des Jacobins :
une restauration qui fait dans la dentelle" ….**Le Progrès du 16/5/2012**

"La ville de Lyon va enfin acquérir l'horloge
aux guignols pour 100 000 euros" ……..… **Le Progrès du 24/6/2012**

"Musée de la santé à l'Hôtel-Dieu :
G. Collomb prêt à étudier un soutien financier"
Le Maire de Lyon a indiqué que la municipalité pourrait contribuer
à ce projet aux côtés d'autres partenaires ……....…..**Le Progrès du 28/6/2012**

"Une nouvelle version du Mur des Canuts début 2013"
La troisième version de la célèbre fresque
croix-roussienne est programmée ……..……..…..**Le Progrès du 11/7/2012**

GRANDS TRAVAUX

"Le futur parking Saint-Antoine sera doté de 801 places étanches en 2015"
La partie haute du parking, aujourd'hui occupée par les véhicules,
laissera un bel espace vacant au cœur de Lyon …....**Le Progrès du 26/5/2012**

"Le tunnel de la Croix-Rousse sera fermé pour 9 mois dès novembre"
Le tunnel rénové devrait être réouvert à la circulation
dans le courant de l'été 2013 …….……..… **Le Progrès du 26/6/2012**

ENVIRONNEMENT – CADRE de VIE

"La réappropriation des rives de Saône débute :
première livraison dans un an " …..**Le Progrès du 25/5/2012**

"*Le futur parc du Clos Layat ramène la nature en ville"*
Le début des travaux est prévu en 2013 pour une inauguration
probable avant le printemps 2014……..… **Le Progrès du 16/5/2012**

"*Sur les balcons, les riverains du cours Verdun-Gensoul disent stop à l'A7"*
L'opération dénommée "Assez de l'A7" vise à sensibiliser les
habitants du quartier et l'ensemble des Lyonnais sur les
nuisances provoquées par l'autoroute et le passage
des véhicules depuis 43 ans …….…….. ..**Le Progrès du 18/6/2012**

"Feu vert pour les voies et trames lyonnaises"
La ville de Lyon a été récompensée pour le travail mené en matière
d'aménagement des voies vertes et d'élaboration
de trames vertes ou bleues ……**Le Progrès du 11/7/2012**

B. FOUCHER

L'AUTOROUTE DANS LYON : UNE MACHINE A POLLUER … … A TRANSFORMER EN BOULEVARD URBAIN

Les autoroutes A6 et A7 traversant notre cité sont de véritables usines de production continue et massive de dioxyde de soufre, de monoxyde d'azote et de micro particules qui, en se combinant dans l'atmosphère, forment un cocktail particulièrement dangereux pour nos voies respiratoires et pour notre santé en général. Sans compter les dégâts collatéraux sur le patrimoine bâti. Le Centre International pour la Recherche sur le Cancer (CIRC) basé dans notre ville et dépendant de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) confirme et soutient que les gaz d'échappement des moteurs diesel sont cancérigènes.

Sensibilisés par les alertes sanitaires, constatant l'augmentation inéluctable du trafic supporté par l'autoroute, ses riverains excédés par l'aggravation des nuisances et l'atermoiement des décideurs et autorités dépourvus de vision pour y remédier, ont décidé de se grouper en une association, l'ARALY, pour proposer des solutions susceptibles de faire sortir de la torpeur certains esprits ...

L'Association des Riverains de l'Autoroute dans LYon (A.R.A.LY)

Constituée il y a tout juste un an, l'association regroupe :

– des riverains de l'autoroute longeant le quai Perrache, les cours de Verdun, Gensoul, Récamier, Rambaud et Perrache ;
– des habitants des quartiers d'Ainay et Carnot au Nord de cette autoroute ;
– des habitants du quartier *de " derrière les voûtes "* et les nouveaux arrivants de Confluence qui seront bientôt 30 000.

Elle compte aussi parmi ses adhérents des Lyonnais d'autres quartiers concernés par la pollution et ses pics de plus en plus nombreux chaque année.
L'objet de l'association est de faire connaître l'intérêt majeur et urgent du déclassement de l'autoroute sans même attendre d'hypothétiques contournements de l'agglomération et de proposer sa transformation en boulevard urbain apaisé.

I. Les fondements de la création de cette association.

Des demandes répétitives restées sans réponses.

Régulièrement, au sein des Conseils de Quartier Carnot-Bellecour ou Perrache-Confluence, des demandes sont formulées concernant des sujets directement liés à la présence de cette autoroute sectionnant le Sud Presqu'île en deux. Ces *« fiches-navette »* transmises au maire de Lyon, ont déjà exprimé des propositions sur, par exemple, le déclassement de l'autoroute, l'aménagement paysager du quai Perrache et du cours de Verdun-Gensoul, la mise en place de bornes fixes d'analyse de l'air sur cet axe extrêmement pollué, des modifications des carrefours Kitchener-Choulans ou Kitchener-Vaubecour.
Le Comité d'Intérêt Local Sud-Presqu'île (CIL), fut en 2010 à l'initiative d'une pétition demandant le déclassement de l'autoroute dans Lyon. Elle a recueilli un millier de signatures et c'est son président Monsieur Marcel Brévi, accompagnant Monsieur Gérard Collomb Maire de Lyon, lui-même, qui allèrent remettre cette pétition au Préfet de la région, Monsieur Carenco.
La plupart de ces demandes ou propositions restent sans réponses précises et concrètes !

Les tergiversations bloquant la situation actuelle.

Il est navrant de constater que chaque fois qu'est proposé le déclassement de l'autoroute à une autorité, celle-ci conditionne sa réponse par la création d'un nouveau contournement de Lyon.
Or, en écoutant les responsables politiques de quelque rang ou parti qu'ils soient, on constate que l'on est très loin d'un consensus, voire d'une simple idée qui permettrait de mettre tout le monde autour de la table, de travailler puis de décider.
Les projets évoluent au gré des années et des hommes. On se souvient que Raymond Barre avait quasiment décidé du déclassement, et rien ne vint. Depuis de nombreuses années on tergiverse autour du Contournement Ouest de Lyon (COL), ou du Tronçon Ouest Périphérique (TOP). Et aujourd'hui, le Préfet de région suggère le prolongement de l'A432 en direction du sud.
Les écologistes s'opposent à toute nouvelle infrastructure autoroutière.
Toutes ces discordes, ces positions diverses, parfois plus politiques que raisonnées, expliquent le blocage de la situation actuelle.

Et des habitants qui ne veulent plus subir…

Face à autant d'inertie, des Lyonnais ont décidé de se fédérer en association leur permettant d'agir, d'être reconnus et écoutés auprès des différents décideurs politiques et administratifs.

L'A.R.A.LY a la conviction que le déclassement de l'autoroute dans Lyon ne dépend que d'une volonté politique venant de l'Etat, représenté par son gouvernement et son ministre des transports.

II. Déclassement de l'autoroute pour la transformer en un boulevard urbain.

Une pollution devenue insupportable.

Malgré les deux arrêtés préfectoraux de 1998 et 2008, interdisant le passage des camions en transit de plus de 7,5 tonnes dans le tunnel sous Fourvière, nombreux sont ceux qui l'empruntent jour et nuit.

Les véhicules automobiles ou poids lourds de l'A6 et A7, guidés par leur GPS, traversent Lyon, en se souciant bien peu d'une signalisation tout à fait insuffisante qui ne les incite guère à utiliser les itinéraires imposés ou alternatifs.

Le nouveau quartier Confluence avec le siège de la Région, ses immeubles de bureau et ses logements qui ne cessent de se construire, a considérablement augmenté le trafic automobile dans le quartier, mais aussi les sources de pollution (chauffage).

Des riverains excédés

Photo SEL

Or, l'autoroute longeant et ceinturant ce quartier, empêche l'écoulement du trafic entre le nord et le sud de la Presqu'île, provoquant fréquemment d'énormes embouteillages aux abords des pont Kitchener et Pasteur, engendrant pollution atmosphérique et nuisances sonores.

Les dangers de cette pollution sont connus. Les conclusions de l'OMS rendues le 12 juin dernier sont formelles et irréfutables : les oxydes d'azote et de carbone mêlés aux particules dégagées par les moteurs diesel sont hautement cancérigènes !

Les riverains éclairés par les conclusions de ces experts internationaux, sont déterminés à ne plus subir ces nuisances reconnues maintenant comme étant létales.

Le déclassement de l'autoroute : une contribution au succès de Confluence et en faveur de l'image de notre cité.

Confluence, ce nouveau quartier, que l'on veut ambitieux, avant-gardiste, écologique, se doit d'être un succès, une réussite pour Lyon et un exemple pour les autres cités. Il doit être aussi une réussite pour les investisseurs privés ou institutionnels qui se sont engagés dans cette opération. Confluence doit être la continuation de la Presqu'île. Elle est l'aboutissement d'un centre ville construit de part et d'autre d'un axe qui, partant des Terreaux, passe par les Cordeliers, Bellecour, place Carnot, et se prolonge cours Charlemagne, pour se terminer sur l'emblématique Musée des Confluences. L'autoroute ne peut plus être cette barrière infranchissable coupant la Presqu'île en deux et la défigurant.

Sans la suppression de l'autoroute et son remplacement par un boulevard urbain apaisé, la jonction entre Confluence et le centre historique de Lyon ne s'opèrera pas. Confluence restera enclavée et son développement compromis.

Les avantages d'un boulevard urbain

Débarrassé de son appellation d'autoroute, ce boulevard obéirait aux réglementations intra-muros de circulation avec feux, limitation de vitesse, dissuadant ainsi les véhicules en transit par Lyon qui n'ont aucune raison de traverser le centre-ville.

Il ne gênerait nullement les automobilistes locaux. Au contraire même, il permettrait plus de fluidité au trafic, le boulevard offrant alors beaucoup plus d'accès et d'issues à ce quartier que l'actuelle autoroute.

Ce boulevard urbain, partant du tunnel de Fourvière et se terminant à Oullins, deviendrait un véritable atout pour Confluence. Il permettrait la continuité des quais du Rhône, des quais de Saône et des rues Nord-Sud de part et d'autre du Centre d'échange de Perrache. Dans le sens Est-Ouest, il permettrait de relier les côtés Rhône-Saône par les rues Montrochet, Casimir Perrier, cours Bayard et cours Suchet.

Les inesthétiques autopont et trémies du pont Pasteur et du cours de Verdun disparaîtraient et le nombre de voies serait diminué. On en compte dix huit en parallèle entre le cours de Verdun-Gensoul et Verdun Rambaud.

Le nouveau pont des Girondins, qui n'en est encore qu'au stade de projet actuellement, pourrait alors facilement venir s'accrocher sur ce boulevard, tout comme les autres ponts de Lyon qui sont au niveau des quais.

Un boulevard urbain paysager et aménagé pour tous.

Le long du Rhône, l'emprise de l'autoroute est considérable ; à cette largeur, il convient d'ajouter les 20 mètres de celle du quai Perrache, plus les 10 mètres de terre-plein les séparant. L'ensemble offre donc un espace exceptionnel, permettant aux architectes paysagistes d'imaginer et d'y faire cohabiter tous les types de transport : voitures, couloirs de bus, pistes cyclables, haies de protection, promenade piétonnière ombragée …

Pauvre cours Verdun-Gensoul !

Photo SEL

De plus, la réduction du nombre de voies rendue possible sur le cours de Verdun, permettrait aussi de replanter un alignement d'arbres le long des immeubles, notamment cours de Verdun-Gensoul. A cet endroit, un large trottoir ombragé permettrait une jonction agréable entre les nouvelles berges de Saône réaménagées et la place Carnot où se trouvent bus et métro. Cette par-

tie du cours de Verdun et le pont Kitchener sont déjà un passage piétonnier important entre le Vieux-Lyon (Quarantaine) et la place Carnot (entrée au centre ville par la rue Victor Hugo, ou accès à tous les transports dans le Centre d'échange). Or actuellement ce trottoir se situe en pleine pollution atmosphérique, sonore, sans aucune végétalisation !

Le cours de Verdun ainsi apaisé, sera mieux intégré et relié au projet de rénovation du Centre d'échange établi par le cabinet Ruelle, mandaté par le Grand Lyon.

III. Le déclassement de l'autoroute est possible dès maintenant.

La discontinuité autoroutière A6-A7 ne peut être un argument valable de rejet du déclassement.

Suite à l'incendie dans le tunnel du Mont-Blanc, les tunnels français ont été soumis à des travaux très importants de mise en conformité à de nouvelles règles de sécurité. C'est le cas du tunnel sous Fourvière qui depuis déjà plusieurs années est l'objet d'importants travaux, appelés à se prolonger et entrepris de nuit. En conséquence le tunnel se trouve être fermé parfois plusieurs nuits par semaine de 21h à 6 h, et cela durant toute l'année. Ces nuits là, la continuité autoroutière est bien réellement rompue, pas seulement aux camions mais à tous les véhicules. Le boulevard urbain, débarrassé du trafic de transit, supporterait alors le seul trafic local y compris les modes de déplacement dits *"doux "*.

Lors des fermetures du tunnel, voitures et camions, en circulation locale ou en transit, empruntent donc bien d'autres itinéraires, sans soulever de problèmes ou de polémiques.

On ne peut plus attendre !

N'importe quel contournement : type TOP, COL, A432 ou tout autre qui pourrait être imaginé mettra au minimum 20 à 30 ans pour être opérationnel.

Pour des raisons de santé publique, avant qu'un nouveau scandale qu'on appellera *" des particules "* , tout comme celui de l'amiante, ne devienne réalité, il est temps que l'État prenne une décision en faveur de ce déclassement. Si ce n'est le cas, il irait au devant de futurs problèmes et de plaintes portées par les habitants victimes des nuisances.

Ce déclassement est également vital et urgent pour désenclaver le nouveau quartier avant qu'il ne meure d'asphyxie. Confluence ne peut pas attendre 20 ans pour respirer sainement et obtenir une continuité naturelle et libre avec toute la Presqu'île.

Ce déclassement est devenu urgent. Il est indispensable au développement de la ville toute entière et à la qualité de son image.

Le rôle des élus et de l'Etat.

Aux yeux d'ARALY, il relève essentiellement d'une volonté politique de l'Etat qui peut se prononcer dès à présent, tout en écartant les autres projets que certains velléitaires s'obstinent à mettre en avant dans d'interminables discussions et confrontations comme conditions préalables et nécessaires au déclassement de l'autoroute.

Les élus locaux y étant tous favorables, l'ARALY les appelle à œuvrer dans le sens de l'intérêt général afin d'inciter l'Etat à se prononcer pour ce déclassement dans un très proche avenir.

Ce pas franchi, la voie sera ouverte pour la création d'un boulevard urbain digne de l'image de notre cité, des ambitions de Confluence et des attentes de ses habitants qui, ici, entre Rhône et Saône, aspirent à la paix.

G. DUTAL
membre de l'ARALY

« L'Enfant à la cage » d'Antoine-Michel Perrache, trouvera-t-il sa place dans un musée lyonnais ?

La galerie Michel Descours, 44 rue Auguste-Comte à Lyon, propose actuellement à la vente une œuvre singulière : une terre cuite d'Antoine-Michel Perrache intitulée « L'Enfant à la cage ». L'attribution est attestée par une double inscription dans le socle : « 1749 Mr PERache LE 29 MARS ». Cette statuette d'une trentaine de centimètres est une des très rares œuvres que nous ayons conservée de Perrache : une pièce unique dont la valeur patrimoniale devrait intéresser un grand musée lyonnais. « l'Enfant à la cage » aurait une place toute trouvée aux musées Gadagne à côté du portrait d'Antoine-Michel Perrache peint par sa sœur Marie-Anne.

Faut-il rappeler qu'après avoir été sculpteur comme son père Michel Perrache (1686-1750), Antoine-Michel (1726-1779), le fils, a entrepris le chantier colossal qui a modifié radicalement la physionomie de Lyon : le reculement du confluent du Rhône et de la Saône des remparts d'Ainay jusqu'à la hauteur de la Mulatière (voir bulletin de SEL N° 98 d'octobre 2011)

Dans un courrier adressé à Monsieur le Maire de Lyon le 1er

L'Enfant à la cage d'Antoine-Michel Perrache, (avec l'aimable autorisation de M. Descours)

mars 2012, SEL a exprimé le souhait que «l'Enfant à la Cage» reste à Lyon, la ville où Antoine-Michel Perrache est né, a vécu, et qu'il a marqué de son empreinte.

M. LOCATELLI

CRÉER SUR L'EMPRISE DE L'AUTOROUTE UN BOULEVARD PRESTIGIEUX

L'entrée dans Lyon par l'A7 est pénalisante pour la réputation de Lyon et la bonne santé des riverains. Le déclassement de l'autoroute et la création sur son tracé d'un axe prestigieux doivent être les priorités du prochain mandat.

L'entrée d'une ville conditionne souvent l'opinion de ceux qui l'abordent pour la première fois.
Lyon a très longtemps souffert de l'image que les automobilistes retenaient après leur passage par l'autoroute : d'abord des usines puis un tunnel toujours embouteillé. Si cette réputation s'est modifiée depuis l'inscription de la ville au patrimoine mondial de l'humanité, l'entrée sud de Lyon ne donne pas de la ville l'image qu'elle mérite.

Après avoir été considérée comme une incongruité l'idée du déclassement de l'autoroute A7 semble faire son chemin. Dans son numéro du 7 juin 2012 le journal Le Progrès citait le Maire de Lyon s'exprimant sur ce sujet. « Il s'agit d'un dossier prioritaire et j'irai moi-même le plaider à Paris pour faire en sorte qu'il avance enfin. J'ai désormais bon espoir » disait en substance G. Collomb dans cet interview.
Le même journal annonce dans son édition du 27 août 2012 que le Grand Lyon et le Département souhaitent voir avancer rapidement la réalisation du TOP et ont, pour ce faire, sollicité l'ouverture d'un Débat Public pour réunir les avis des lyonnais sur le tracé du futur Anneau des Sciences (nouvelle appellation du TOP). Le débat devrait s'achever en février 2013 et ses conclusions transmises en avril 2013 permettront au Grand Lyon de prendre une décision en juillet prochain.
Il est donc raisonnable de songer, d'ores et déjà, à la transformation de cette chaussée en un boulevard urbain de très grande qualité.
La rive droite du Rhône constitue l'épine dorsale de la liaison routière entre le nord et le sud de la ville. De sa naissance au pont Winston Churchill jusqu'à son terme au niveau du cours de Verdun le beau boulevard Nord-sud donne à la ville et à son fleuve une image de puissance et de beauté. C'est dans le même état d'esprit que l'on doit concevoir le prolongement de cet axe qui pourrait se transformer en boulevard jusqu'à sa future jonction avec le TOP (vraisemblablement au sud d'Oullins).

1 - Supprimer le centre d'échange

A la sortie du tunnel de Fourvière l'autoroute passe en trémie sous le centre d' échange Le mélange des voiries de transit international et de trafic urbain y est si complexe que même les usagers réguliers hésitent parfois sur le choix du bon parcours. Détruire le centre d'échange (opération techniquement difficile à réaliser) est une nécessité pour rendre aux riverains des conditions normales de vie et lui substituer un nouveau Cours de Verdun (il manque tant aux lyonnais).
Au niveau du pont Gallieni l'axe Nord- sud s'achève par un passage en trémies pour déboucher sur deux chaussées parallèles : l'autoroute A7 et le quai Perrache. Après la démolition du centre d'échange la suppression de tous les passages inférieurs et la création d'un carrefour situé au niveau du quai donnera à ce beau boulevard une superbe ouverture vers le sud.

Le centre d'échange et le « paquet de macaronis » *Source : site Google earth*

2 – transformer le quai Perrache en une contre-allée

Sur environ deux kilomètres, entre le pont de chemin de fer au nord et le Cours Charlemagne au sud, le Quai Perrache est utilisé comme desserte de la partie orientale de la Confluence. Son aspect de triste voirie de faubourg industriel devrait évoluer favorablement jusqu'à la fin de la décennie. La réalisation de

Triste quai Perrache *Photo SEL*

bâtiments de qualité comme ceux de la Chambre Régionale de Commerce ou ceux de sièges d'entreprise contribuent, dès à présent, à améliorer l'esthétique du quai. La transformation des prisons et la réalisation de la deuxième phase de la Confluence achèveront sa mutation urbanistique. Nous imaginons son avenir comme contre-allée du futur boulevard urbain que l'on substituera à l'autoroute. Il conserverait ainsi une fonction de desserte et de liaison le long du futur boulevard.

3 – Remplacer l'autoroute par un boulevard urbain

Sur également deux kilomètres entre le Pont Gallieni et le Pont de la

Plus supportable ! *Photo SEL*

Mulatière le quai du Rhône est occupé par six voies d'autoroute qui forment une barrière infranchissable entre le quartier de Perrache et le fleuve. Le déclassement de l'autoroute A7 doit être l'occasion de renouer sur ce site le lien entre la ville et le Rhône et de substituer aux très laides six voies autoroutières un boulevard urbain de grande qualité esthétique. On l'imagine avec de larges trottoirs et un terre-plein central joliment végétalisé, des œuvres d'art installées çà et là tout le long de son parcours : En quelque sorte un « Rhône moovie » en résonance au « River Moovie » des berges de Saône.

De larges ouvertures sur le quai doivent autoriser l'accès à de nouveaux bas-ports créés à cette occasion.

A proscrire ! *Photo SEL*

La relation entre le réseau viaire existant et la nouvelle chaussée est à examiner avec attention. Les rues qui assurent la relation ouest-est entre Saône et Rhône sont d'un intérêt inégal pour le trafic du quartier et ne méritent pas d'être reliées en totalité au futur boulevard. La contre-allée Perrache a pour fonction de récupérer les voies secondaires et de les connecter au boulevard par les quatre axes structurants que sont les cours Suchet, Bayard, Charlemagne et la rue Casimir Périer. Au débouché de chacun de ces axes une élégante placette avec sculptures pourrait matérialiser leur présence.

4 – Supprimer l'autopont du pont Pasteur.

La continuité de l'autoroute au sud de la presqu'île a pu être assurée grâce à la construction d'un autopont qui surplombe l'accès du pont Pasteur au cours Charlemagne. Cet

Le supprimer, comme on l'a fait pour bien d'autres à Lyon *Photo SEL*

ouvrage particulièrement laid rompt la perspective sur la rive gauche du Rhône et masque le futur Musée des Confluences. L'intégration du Musée à l'ensemble du projet confluence passe par la destruction rapide de cette verrue urbanistique.

Tout n'est pas comme le 1er plan ! *Photo SEL*

L'installation d'un feu tricolore à son emplacement contribuerait à pacifier la circulation autoroutière sans incidence notable sur la fluidité de son trafic très chargé.

5– Remplacer le pont de la Mulatière

Le pont de la Mulatière a été conçu pour assurer le trafic autoroutier et la liaison entre la Presqu'île et le sud-ouest de l'agglomération. Pour accueillir les chaussées que nécessitent cette double fonction, les

concepteurs de l'ouvrage ont construit deux ponts orientés nord-sud-ouest. Cette orientation a nécessité la réalisation d'un virage très serré pour permettre à l'autoroute de se diriger vers le sud en longeant le Rhône. Cette courbe est à l'origine de très nombreux accidents.

Le pont autoroutier de la Mulatière
Photo SEL

Une réflexion s'impose pour imaginer le franchissement de la Saône par le futur boulevard urbain.
Nous souhaiterions pour notre part dégager le sud de la Presqu'île afin d'avoir suffisamment de recul pour admirer le Musée et le confluent. Notre solution est sans doute iconoclaste mais elle a le mérite d'exister. A la place de ponts disgracieux, d'un virage accidentogène, nous proposons d'envisager le passage sous la Saône par un tunnel à deux tubes creusé entre le nord de l'actuel autopont et le bas de l'aquarium.

6 – Urbaniser les quartiers situés le long du boulevard urbain à La Mulatière et Oullins.

Immédiatement après le confluent l'autoroute prend la direction du sud

Comment accéder au fleuve !
Photo SEL

le long de la rive droite du Rhône. Les territoires qu'elle traverse appartiennent aux communes de la Mulatière et d'Oullins. Il s'agit de territoires enclavés entre l'autoroute et la balme, majoritairement occupés par des bâtiments appartenant à la SNCF. L'ensemble du site est d'une grande pauvreté urbanistique, mais constitue cependant une réserve foncière qui pourrait être utilisée dans le futur pour aménager un nouveau quartier au sud de la Confluence. Sans autoroute et avec l'accès au Rhône le site serait attractif.

7 – Aménager le confluent de l'Yzeron à Oullins.

L' Yzeron est après le Rhône et la Saône le plus puissant cours d'eau de l'agglomération de Lyon. Il prend sa source à Yzeron et se jette dans le Rhône à Oullins trente kilomètres plus loin. Ses crues sont particulièrement dévastatrices. Après le pont d'Oullins, la rivière achève sa course dans un site qui mérite que l'on s'y intéresse. Dans les cinq cents derniers mètres de son cours la rivière bénéficie de l'apport des eaux du Rhône, ce qui permet de maintenir un niveau constant et de donner l'aspect d'un canal aux derniers hectomètres de son lit. L'accès au Rhône est rendu impossible par

Le confluent Rhône-Yzeron
Source : site Google

la présence de deux ponts trop bas pour permettre le passage d'embarcations. Comme Lyon n'a pas de port de plaisance le confluent de l'Yzeron est une opportunité à saisir

Cela pourrait être charmant !
Photo SEL

pour pallier à ce manque. Il faudra pour ce faire élargir le lit de la rivière pour le transformer en bassin. Cela suppose la démolition de plusieurs bâtiments vétustes qui se trouvent sur ses deux rives. Cela implique aussi le remplacement des ponts de la rue Pierre Semard et de l'autoroute par un ouvrage présentant un tirant d'air suffisant pour permettre le passage de bateaux. Le boulevard urbain dont nous souhai-

Augmenter le tirant d'air
Photo SEL

tons la réalisation s'achevant beaucoup plus loin en aval sa réalisation ne devrait pas être problématique.

Le déclassement de l'autoroute et sa transformation en un boulevard urbain valorisant le sud de Lyon est devenu une urgence. Nous espérons que l'Etat et les collectivités locales prendront conscience de la nécessité d'agir vite. C'est non seulement un enjeu de santé publique mais aussi un moyen de rendre notre ville plus belle et plus agréable à vivre.

J. L. PAVY

POUR UN SUPERBE PONT DES GIRONDINS

Il est urgent d'agir pour modifier le projet du pont des Girondins si l'on veut éviter la réédition des erreurs commises pour le pont Morand.

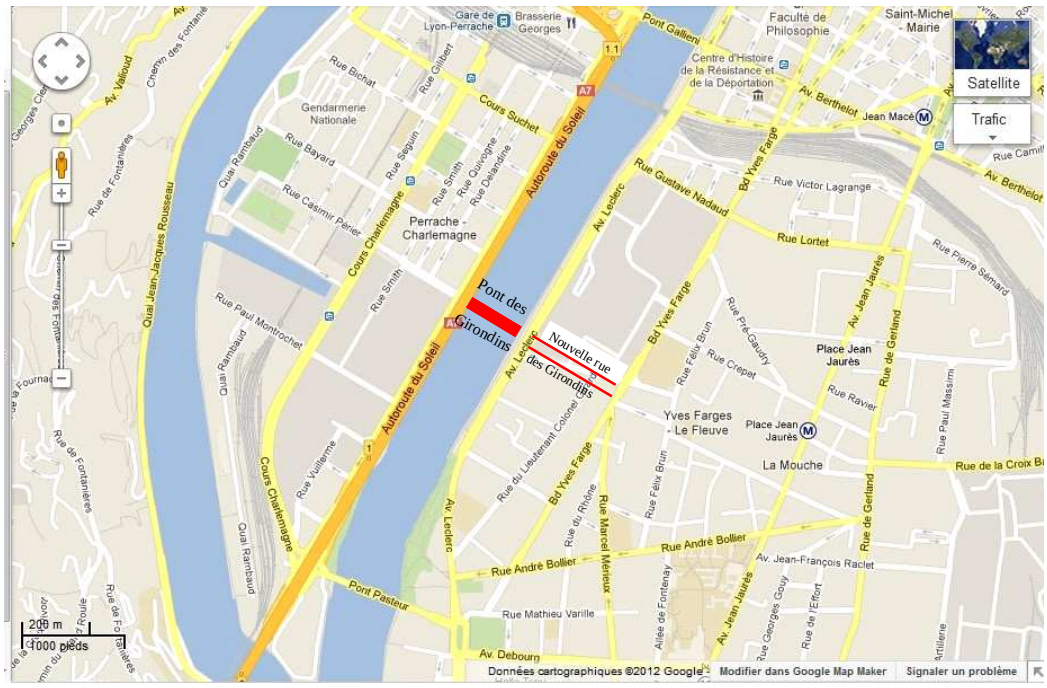
Les premières esquisses et maquettes du futur pont des Girondins qui doit être édifié à mi-chemin des voies ferrées de Perrache et du pont Pasteur pour relier Gerland à la Confluence laisse augurer un piètre résultat. D'une facture tout à fait banale, un « pont d'ingénieur » comme on dit de façon péjorative, il a l'inconvénient majeur de surplomber l'autoroute et donc, comme le pont Morand, de casser la perspective. Par ailleurs, on ne voit pas pourquoi il n'est pas perpendiculaire au fleuve et s'aligne en travers sur la rue des Girondins qui devrait au contraire être redressée en gagnant de l'espace sur la caserne pour arriver, très naturellement, en face de la rue Casimir Perrier côté Confluence, et en direction de la rue Croix-Barret, côté Gerland !

Quant à la hauteur de ce pont, on sait bien que certains se refusent, à tort, d'envisager des carrefours à niveau sur le quai Perrache, croyant impossible de déclasser l'autoroute et d'implanter des feux tricolores (voir article sur le péage). Autre argument, le tirant d'air qui obligerait à prévoir des ponts très hauts et disgracieux, comme le pont Maréchal Juin. Pourtant un pont suspendu gagnerait deux bons mètres de tirant d'air sur un pont voûté classique. Et si le problème est plus aigu il faut carrément envisager un pont ouvrant du type pont de la Tour à Londres ou pont sur la Neva à Saint Pétersbourg (voir photo), excellente occasion d'accomplir un geste architectural marquant à l'entrée de la ville. Et qu'on ne s'inquiète pas du trafic de « gros » bateaux à cet endroit : il est insignifiant. A Saint-Pétersbourg le pont est levé de 5 à 6 heures du matin.

Voilà donc comment d'un ensemble de contraintes on peut tirer une opportunité.

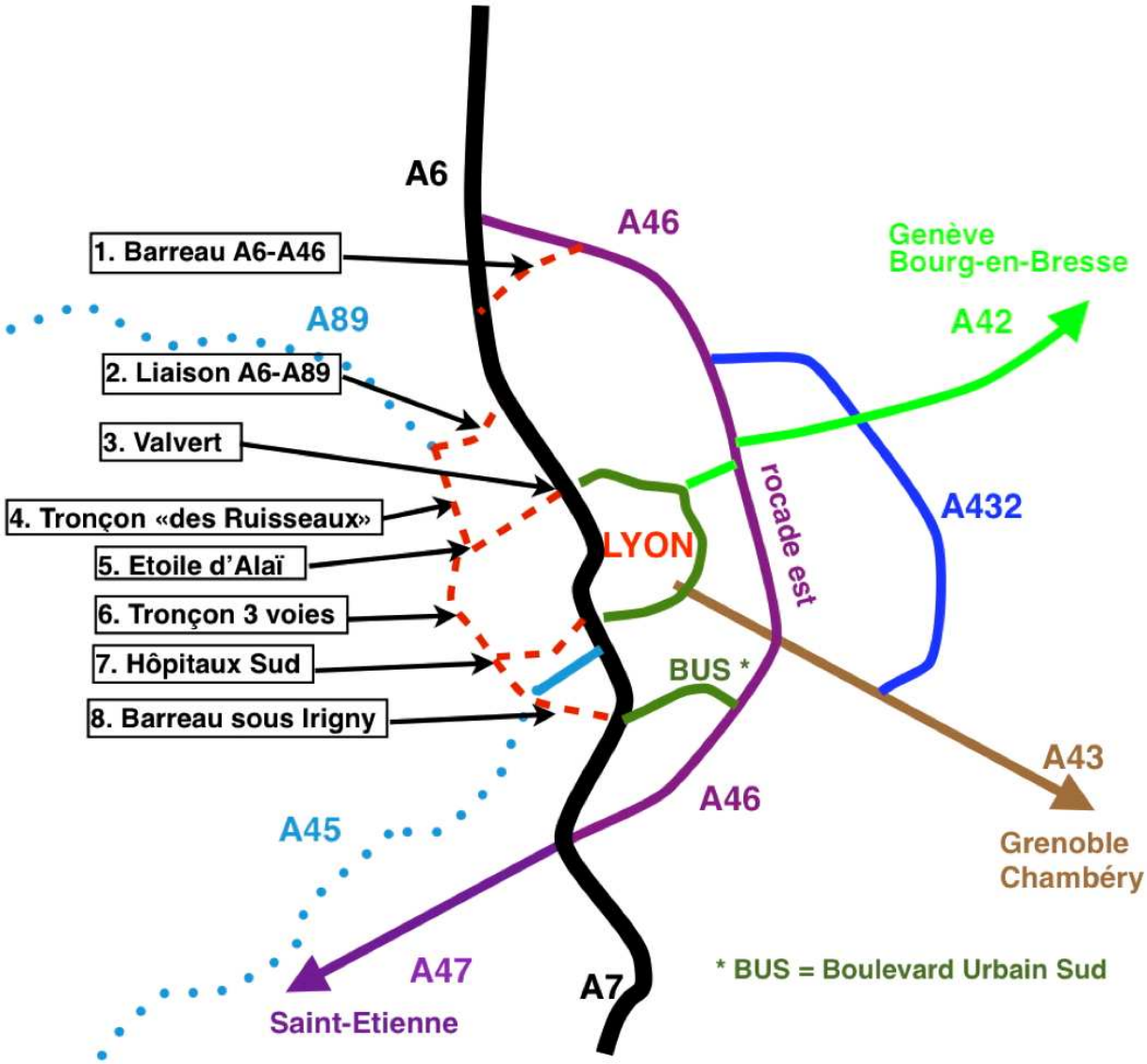
J. F. MAILLET

Cela aurait beaucoup d'allure chez nous ! *Source : Carte postale*



Comment nous voyons le pont des Girondins *Source : site Google*

Les Scénarios du TOP : rocade et périphérique



Autoroutes en projet : A89 et A45

Propositions SEL de modification des scénarios du TOP : Tronçon Ouest Lyonnais

Carte : M. Locatelli

Le TOP : ROCADE ou PERIPHERIQUE ?

Le débat public sur le projet de TOP (Tronçon Ouest Périphérique rebaptisé « Anneau des Sciences ») doit être relancé vers la fin de l'année 2012. Nos idées méritent d'être présentées et notamment celle de la combinaison rocade-périphérique et non d'un choix entre les deux scénarii.

Après que le Préfet Jean-François Carenco ait annoncé l'abandon du projet de COL (Contournement Ouest Lyonnais qui devait courir dans son premier plan d'Anse à Vienne sur près de 60 km), le nouveau débat porte sur deux scénarii concernant le TOP : le scénario « Rocade » qui va de Valvert sur l'A6 au BUS (Boulevard Urbain Sud) sur l'A7, et le scénario « Périphérique » qui va de Valvert au périphérique Sud près du port Edouard Herriot. Ces deux tracés ont un tronçon commun entre Valvert et les Hôpitaux Sud (voir plan ci-contre).

Le scénario Rocade à l'avantage de drainer une partie du trafic de la future A45 désengorgeant son arrivée sur Lyon, en direction du « 2ème périphérique » (i.e. la rocade Est alias A46). En revanche, au Nord, il ne se différencie pas du scénario Périphérique. Cependant on pourrait concevoir un décrochement au niveau de l'Etoile d'Alaï drainant une partie du trafic de l'A89, via le ruisseau des Planches et le ruisseau de Charbonnières vers le tronçon commun.

Faut-il vraiment choisir entre les deux scénarii? Le débat portera largement sur le mélange des trafics locaux et de transit. Est-il iconoclaste ou trop coûteux de proposer l'adoption simultanée des deux scénarii avec deux branches au Nord et deux branches au Sud, le tronçon commun étant la seule partie payante et comportant deux fois trois voies (le sous-dimensionnement de la rocade Est n'a-t-il pas été regretté ?), sans aucune entrée-sortie entre l'Etoile d'Alaï et les Hôpitaux Sud.

Ce n'est probablement pas avant 2020 que ce projet sera réalisé. Raison de plus pour ne pas attendre avant de déclasser l'autoroute qui traverse Lyon et retarde la réalisation de la 2ème phase de la Confluence. A bien y regarder et indépendamment d'autres arguments, notamment de santé publique, le trafic ne serait que peu ralenti par la présence d'un ou deux feux tricolores compte tenu du blocage quasi-permanent du tunnel. Le Préfet vient d'ailleurs de réduire la vitesse limite à 70 km/h sur le quai Perrache. Ce qui va dans le sens de l'histoire …

J. F. MAILLET

PEAGE pour la TRAVERSEE de LYON par le TUNNEL de FOURVIERE

L'OMS vient de confirmer le caractère certain de l'action mortifère des particules fines émises par les moteurs Diesel. Le quartier de Perrache à Lyon est particulièrement exposé. Il convient d'examiner les mesures propres à réduire cette pollution. L'interdiction des camions sous le tunnel de Fourvière et par conséquent sur le cours de Verdun et le quai Perrache n'ayant pas fonctionné pour cause de surcharge de la rocade A46, il faut donc réfléchir à d'autres solutions.

La première d'entre elles est la construction d'un contournement de Lyon permettant le déclassement de l'autoroute dans Lyon (mais dans quels délais ?). Deux projets ont été proposés :

- le TOP : Tronçon Ouest Lyonnais qui achève le périphérique, financé à parts égales par le Conseil Général et le Grand Lyon.
- le COL : Contournement Ouest Lyonnais de 60 km entre Anse et Vienne, financé par l'Etat.

Après dix ans d'atermoiements, le Préfet vient d'annoncer l'abandon du COL au profit d'un contournement Est via l'A432, déjà construit jusqu'au niveau de l'aéroport de Saint-Exupéry, qu'il faudrait prolonger au Sud le long de la voie TGV, résolvant du même coup en partie le problème du doublement de l'A7 dans la vallée du Rhône.

Cette solution reporte cependant une partie du trafic potentiel du COL sur le TOP, construit essentiellement en souterrain (environ 10 km). D'où la dernière proposition faite au prochain débat public qui doit s'ouvrir en novembre 2012 et qui présente deux scénarii :

– TOP scénario « périphérique » qui aboutit sur le périphérique Sud près du port E. Herriot.

– TOP scénario « rocade » qui aboutit sur le Boulevard Urbain Sud (BUS) après captage du trafic A45

En pratique il s'agit de construire un TOP mixte qui assumera pour une part un rôle de transit, même si l'autoroute A432 assume bien son rôle de contournement à l'Est. Pour ne pas renouveler les erreurs du passé (A46 à seulement 2x2 voies) il devrait donc comporter une 3ème voie dans chaque sens pour les bus entre l'échangeur Etoile d'Alaï et celui des Hôpitaux Sud.

La seconde est le déclassement immédiat de l'autoroute A7 dans la traversée de Lyon sans attendre la construction du TOP, mais à certaines conditions. Ce déclassement comporte trois avantages :

1– Permettre le développement harmonieux du projet Confluence : notamment détruire l'autopont Pasteur ce qui dégagera la vue sur le futur Musée des Confluences et permettra au futur pont des Girondins (voir article page 9) d'aboutir « à niveau » sur le quai Perrache.

2 – Pacifier la circulation sur le quai Perrache par des feux tricolores, ce qui ne changera rien par rapport à la situation actuelle de blocage du tunnel en terme de temps de parcours mais créera simplement des ondes de circulation. D'ores et déjà la vitesse a été réduite à 70 km/h.

3 – Inciter les véhicules en transit à utiliser d'autres itinéraires (périphérique, A46, A432) et ainsi diminuer tout de suite la pollution et le bruit dans Lyon (cours de Verdun et quai Perrache).

Pour renforcer cette incitation, l'instauration d'un péage pour traverser Lyon via le tunnel de Fourvière paraît indispensable, quitte à rendre gratuite l'A432.

En tout état de cause ce péage pourrait être installé aux débranchements Nord et Sud de la rocade A46 respectivement vers Anse et vers Givors et s'apparenterait plutôt à un péage urbain dont les habitants de l'agglomération proche seraient dispensés du fait de leur situation. Le tarif de ce péage devrait être assez élevé (sans forcément atteindre le niveau de celui de Londres qui s'élève à 8 £ soit 10 € pour la journée) pour être dissuasif et contribuer à financer le TOP. D'autre part cette situation nouvelle devrait inciter l'Etat à accélérer la construction du TOP et à participer à son financement. Un objectif ambitieux mais réalisable pourrait être une mise en service en 2020.

J. F. MAILLET

Proposition d'un réseau métro-chemin de fer interconnecté

Lignes existantes ou en construction : Tram — Voies ferrées

Lignes à créer : Métro — Voies ferrées

Stations de métro inter-gares proposées :

1. **Gare des Sept Chemins** (proposée par SEL)
2. Terraillon
3. Place Kimmerling
4. Place des Maisons Neuves
5. **Gare de la Part-Dieu**
6. Préfecture
7. Place de la République ou Cordeliers
8. **Gare St-Paul** (branche 7/8 vers les lignes de l'Ouest)
9. Place Bellecour
10. **Gare de Perrache**
11. Cours Suchet ou cours Bayard
12. Pont des Girondins (ou rue Montrachet)
13. Presqu'île Sud (côté Saône)
14. Le Grand Roule (la Mulatière)
15. Ste-Foy (branche 14/15 via funiculaire)
16. La Saulaie
17. **Gare d'Oullins**

Carte : M. Locatelli

UN METRO A TROIS BRANCHES

Pour donner sa cohérence au réseau de transport en commun et compléter la desserte de la Confluence il faut envisager un métro intergares SNCF, véritable amorce d'un RER lyonnais

Le SYTRAL a évoqué, pour un futur assez éloigné, la construction d'une ligne de métro sous le quai Perrache qui résoudrait le problème d'engorgement de la Confluence qui ne peut que s'amplifier avec le développement du quartier.
Cette ligne devrait aboutir à la gare d'Oullins dans le quartier de la Saulaie au terminus de la ligne B. Dans le plan actuel elle démarrerait par un décrochement de la ligne D au niveau de Bellecour.
De notre point de vue on pourrait proposer une inflexion utile de son parcours. En bifurquant avant le musée des Confluences la ligne pourrait desservir le quartier très enclavé du Sud de la presqu'île côté quai Rambaud sur la rive gauche de la Saône, où s'implantent en ce moment GL Events et EURONEWS. Traversant la rivière, la ligne desservirait en souterrain profond le quartier du Roule, centre de la Mulatière. Là, un funiculaire pourrait se raccorder, comme à Saint Jean, en direction du centre de Sainte Foy-lès-Lyon, drainant une population dont les communications avec Lyon sont actuellement difficiles. Puis la ligne rejoindrait le quartier des ateliers SNCF et enfin la gare d'Oullins. Ces liaisons vers le Sud-Ouest contribueraient à soulager fortement le pont de la Mulatière.
Plutôt que de se raccorder à la ligne D, la nouvelle ligne devrait intégrer le **projet de métro intergares** plusieurs fois réclamé, reliant les gares SNCF et le cœur de Lyon (voir plan ci-contre). Notre association a proposé (voir bulletin N° 96 de février 2011) la construction d'une nouvelle gare TGV aux Sept Chemins sur la route de Genas, répondant à l'engorgement du nœud ferroviaire lyonnais. Associée à cette gare nous proposions la construction d'une nouvelle ligne de métro partant des Sept Chemins (voire d'EUREXPO), allant jusqu'à la gare Saint-Paul (et tout l'Ouest lyonnais) en passant par la Part-Dieu. Dans cette perspective c'est sur cette ligne Est-Ouest que devrait se raccorder la future ligne Nord-Sud partant vers Oullins, au niveau des Cordeliers ou de la place de la République.
Ce serait par ailleurs l'occasion d'implanter une station de métro Part-Dieu au droit de la gare du même nom contrairement à la situation actuelle (station de la ligne B sous le Centre commercial, éloignée de 300 m du cœur de la gare). La station sous la gare de la Part-Dieu et l'irrigation de la Confluence par le métro (le tramway actuel sera très insuffisant même avec son prolongement à Debourg) ferait que cette ligne à trois branches corrigerait deux erreurs historiques de la construction du réseau.
N.B. Des Cordeliers à Perrache il n'est pas interdit d'envisager la construction de la nouvelle ligne **sous** la ligne A dans l'axe de la presqu'île comme on le voit à Manhattan.

J. F. MAILLET

DE LA CHAUSSEE DU LANGUEDOC A l'AUTOROUTE URBAINE

Lorsqu'en 1766, Antoine-Michel Perrache présente son premier plan d'agrandissement *« pour la partie méridionale de la ville de Lyon »* il s'inspire largement de projets antérieurs qui n'avaient pas été réalisés. Jules Hardouin-Mansard, dès 1677, puis Guillaume Marie Delorme, en 1738, avaient déjà envisagé de repousser le confluent du Rhône et de la Saône en raccordant l'île Mogniat à la « queue d'Ainay ». La grande originalité de Perrache est de prévoir la construction d'une voie de 60 pieds de large (environ 20 m) le long de la rive droite du Rhône redessinée selon une perspective parfaitement rectiligne et un pont sur la Saône à hauteur de la Mulatière.

Vue des barrières de Perrache vers 1830 (Nicolas-Victor Fonville). On voit la double rangée de peupliers qui bordaient la chaussée. A gauche, sans doute les restes des anciens remparts sud de la ville démolis par Perrache en 1777.

source : Archives Municipales de Lyon AML6PH00814

A cette époque, les liaisons vers le sud à partir de Lyon sont difficiles. Il faut passer le long de la Saône par le quai des Etroits, qui porte bien son nom, ou par le pont de la Guillotière qui ouvre la voie vers Vienne sur les traces de l'ancien compendium gallo-romain. **(1)**

Perrache obtient le soutien du pouvoir royal et du jeune corps des Ponts et Chaussées qui comprend vite l'intérêt de créer au sud de Lyon une jonction entre la route du Languedoc sur la rive droite du Rhône et celles reliant Lyon à Paris par Moulins (route du Bourbonnais) ou Dijon (route de Bourgogne). Ce tracé se substitue avantageusement

à un projet de contournement par les coteaux de Sainte-Foy qui se heurte à de telles difficultés techniques et financières qu´il était bloqué depuis près de vingt ans. Déjà !

On appellera chaussée du Languedoc, puis chaussée Perrache, ce qui allait devenir plus tard et jusqu'à nos jours le quai Perrache.

A la mort de Perrache en 1779, la chaussée, simple levée de terre sur une assise empierrée est terminée ; les piles du pont de Bellevue sont jetées (approximativement au niveau de l'actuel pont de la Mulatière). Une double alignée de peupliers d'Italie sera plantée le long de cette voie qualifiée de ***« superbe promenade »*** dans un rapport du conseil municipal du 4 fructidor an XII (1804).

Après Perrache

Pendant la Révolution, le 1er Empire et les premières années de la Restauration, le paysage de cette partie de la presqu'île change peu. Quelques bâtiments sont édifiés en bordure de la chaussée Perrache : maisons particulières à 2 ou 3 étages, hôpital militaire au sud, maison des ingénieurs des Ponts et Chaussées près du pont de Bellevue, le bureau de l'octroi au nord à hauteur de l'actuel cours de Verdun-Récamier. Il ne reste aucune trace de ces bâtiments.

En 1822 la vitriolerie Perret s'installe à la pointe de la presqu'île sur l'emplacement d'une ancienne verrerie. Les transformations s'accélèrent à partir de 1826, dans le cadre du *« plan de distribution de la presqu'île Perrache »* lancé par le maire Lacroix-Laval. La largeur de la chaussée est portée à 32 mètres, comme celle du quai établi du côté de la Saône. Les anciens bâtiments sont détruits ou frappés par l'alignement.

Dans les années 1840, les peupliers, sans doute victime des émanations toxiques de la vitriolerie, dépérissent. Il faut se résoudre à les couper. Ils seront remplacés à partir de 1850 par des platanes, comme ceux plantés en bord de Saône sur le quai Rambaud.

Quelques immeubles remarquables

La plus vieille maison du quai, au N° 22 comporte des éléments qui remontent à 1830-31. Fortement remaniée par la suite, elle abrita un temps une fabrique de couvertures, une usine textile, et un hôtel dit du « Cheval Blanc ». C'est aujourd'hui un immeuble de location. Sur sa façade, deux niches abritent encore les statues de la Vierge et de Saint-Joseph.

La plus vieille maison du quai *Photo SEL*

Au numéro 42, un immeuble massif marque fortement le paysage. Son plan inusité en forme de H dégage l'emplacement de coursières sur les pignons nord et sud. Une attention aiguisée permet de discerner trois dates gravées dans le larmier au-dessus des voûtes en plein-cintre de chaque porte : 1840, 1838, 1840. Cet immeuble conserve un bel escalier intérieur avec une rampe en ferronnerie à crossettes, typique de la première moitié du XIXe siècle et au rez-de-chaussée le mécanisme d'une ancienne pompe à eau avec son volant en fonte.

Escalier avec rampe à crossettes *Photo SEL*

A remarquer également au n° 14, un autre immeuble plus tardif, construit vers 1895. L'équilibre des proportions, l'harmonie des couleurs, les parements de pierres blanches, le jeu des balcons filants avec leurs ferronneries très travaillées, donnent à cette façade une allure soignée mais sans ostentation.

Un immeuble cossu *Photo SEL*

Au fil du temps, le long du quai se sont développés d'autres édifices emblématiques qui ont longtemps animé la vie du quartier et qui parfois marquent encore le paysage urbain : du nord au sud, l'ancienne prison Saint-Joseph, les abattoirs, la gare du Bourbonnais, le marché de gros, et aux numéros 69-70-71, une ancienne usine de chaudronnerie avec sa maison patronale. **(2)**

La chaudronnerie Paul Dulac et Cie *Photo SEL*

L'ancienne prison Saint-Joseph

Elle est construite de 1827 à 1831 sous la direction de l'architecte **Claude-Pierre Dumont** sur un plan dit en grille, de **Louis-Pierre Baltard** (le père), qui a aussi fait les plans du palais de justice de Saint-Jean à Lyon. Elle a été agrandie de 1853 à 1857 suivant les plans d'**Antonin Louvier** qui a aussi conçu sa voisine Saint-Paul.

En 2009, les deux établissements ont été complètement désaffectés avec transfert des prisonniers à la nouvelle prison de Corbas. En novembre 2010, suite à un appel d'offre, c'est le projet « La vie grande ouverte », porté par la SOFADE, qui a été retenu. Ce projet prévoit un campus urbain d'envergure pour l'université catholique de Lyon (7.000 étudiants sur 35.000 m^2), des bureaux, des commerces et des logements (parc privé et parc social). Ce programme permettra de mettre en valeur le patrimoine carcéral, 4 ailes du panoptique de la prison Saint-Paul devraient être conservées, ainsi que la trame en grille de la prison Saint-Joseph.

De la gare du Bourbonnais à la gare de Perrache

Le premier quart du XIXe siècle voit l'apparition du chemin de fer. Une ligne à traction animale apparaît sur la rive droite du Rhône afin de concurrencer le monopole du canal de Givors pour le transport du charbon. Un simple débarcadère fait office de gare à l'extrémité de la presqu'île. Le développement du chemin de fer est fulgurant. En 1846, quai Perrache, au sud de l'actuelle rue Casimir-Perrier, sur un terrain qui sera plus tard englobé dans l'emprise du marché de gros, s'ouvre la gare du Bourbonnais. Elle reprend le nom d'une ancienne liaison qui était réalisée par les Messageries royales jusqu'à Orléans puis Paris, à travers le Bourbonnais, région de Moulins. Une dizaine d'années plus tard, en 1857, Napoléon III inaugure la **gare de Perrache.**

Avec l'augmentation du trafic marchandises et voyageurs, Perrache va connaître un développement considérable et la presqu'île deviendra une véritable cité cheminote. Du fait de la création d'un raccordement de la ligne de Saint-Etienne à la gare de Perrache, la gare du Bourbonnais a peu à peu perdu de son intérêt. Elle a été démolie dans les années 1950 bien qu'elle fût classée à l'Inventaire des Monuments Historiques. Il n'en reste que des photos.

La gare du Bourbonnais avant sa destruction. Photo prise en 1955. Au fond à droite, le pignon sud de l'immeuble du 42 quai Perrache qui porte une publicité pour les Galeries Lafayette toujours visible aujourd'hui *Source : Archives municipales de Lyon AML15PH1256*

Les anciens abattoirs de Perrache :

A partir de 1838, les quatre grandes boucheries de la ville (Saint-Paul, Saint-Georges, Hôtel-Dieu et Terreaux) sont fermées au profit d'un nouvel abattoir dont l'entrée principale donne sur le quai Perrache. Ouvert en 1840, cet abattoir sera à son tour délocalisé à Gerland en 1928 sur le site construit par Tony Garnier. Sur l'emplacement de l'an-

La cité HBM construite en 1932-34 par les architectes Robert et Marin sur l'emplacement des anciens abattoirs. Cette vue prise vers 1950 donne une idée du quai Perrache, avant l'autoroute. *Source : Archives municipales de Lyon AML15PH1256*

cien abattoir de Perrache, les architectes Robert et Marin font construire entre 1932 et 1934 la cité HBM toujours bien présente aujourd'hui entre le cours Bayard, la rue Delandine et la rue Casimir-Perrier.

Le marché gare ou marché de gros (1961-2009)

Jusqu'en 1961, le marché de gros se déroule sur les quais de Saône, quai Saint-Antoine et quai Romain-Rolland. Dès 1923 la municipalité souhaite le déplacer mais le projet définitif n'est adopté qu'en 1955. Installé sur une superficie de 16 hectares, il fut le premier Marché d'Intérêt National construit en France. C'était la deuxième plate-forme – après les Halles de Paris puis Rungis – de négoce en gros de fruits et légumes frais, produits de marée, traiteurs, fleurs et plantes. Le marché a été transféré à Mions-Corbas le 5 janvier 2009, libérant un vaste espace ouvert à la phase II du projet Confluence. L'entrée principale située rue Casimir-Perrier, et quelques bâtiments, souvenir des plans dressés par l'architecte en chef de la ville, Louis Wekerlin, ont été préservés.

L'arrivée de l'autoroute : l'histoire se répète

Pour raccorder le réseau ferré du nord à celui du midi, la gare de Perrache a été construite sur une élévation percée de trois voûtes, donnant son nom au quartier « derrière les voûtes ». Fatalité due à la configuration du site ? Volonté des hommes politiques de conserver une fonction transit forte au cœur de la ville ? le même scénario se reproduit au XXe siècle avec la création d'un nœud d'échange routier et autoroutier. Dès 1935 est arrêté le principe d'un axe routier nord-sud utilisant la rive droite du Rhône. En 1948 on élargit le quai Perrache d'une vingtaine de mètres jusqu'au cours de Verdun, et en 1960 on y construit le premier tronçon de l'autoroute A7 en supprimant à l'occasion une alignée de platanes.

En 1961, le maire de la ville **Louis Pradel**, soutient le projet de l'Etat de percement d'un tunnel autoroutier sous la colline de Fourvière pour assurer la jonction des autoroutes A6 et A7 au cœur de la ville. En 1971 est adopté l'avant-projet définitif d'un **centre d'échange,** auquel restent associés les noms de **Charles Delfante** et **René Gagès.** En **1971** a lieu l'inauguration du tunnel de Fourvière.

Cour intérieure du groupe HBM avec vue sur la cheminée des anciens bains-douches *Photo SEL*

Avec la création de l'autoroute séparée du quai Perrache par un treillis métallique bien précaire, la *« superbe promenade »* au bord du fleuve initiée par Perrache a été rayée de la carte. Lyon reste une des rares grandes villes au monde traversée par une autoroute à ciel ouvert. Cette situation, qui engendre gène pour les automobilistes, nuisances pour les riverains est d'autant plus anachronique que le quartier a perdu son rôle industriel et sa fonction de transit qui a longtemps fondé son identité.

La question du passage de l'autoroute au cœur de la ville, maintes fois abordée, revient régulièrement dans l'actualité avec le projet de contournement par l'ouest. Si ce projet se réalise un jour, il marquera une rupture complète dans l'histoire de la presqu'île. Il confirmera l'évolution du site vers des fonctions résidentielles, culturelles, de loisirs, conjuguées à des activités commerciales et de service, plus conformes à la vocation d'un hyper-centre urbain.

M. Locatelli

Sources : Dossiers électroniques de l'Inventaire général du Patrimoine Culturel de Rhône-Alpes

(1) Voir bulletin SEL n° 99, avril 2012 : « Du Moulin-à-Vent au Grand-Trou, le patrimoine discret de la route de Vienne »

(2) L'entreprise de mécanique et chaudronnerie Chevalier, une des plus importante de Lyon, est attestée sur ce site dès 1857. Elle sera rachetée en 1904 par la société Paul Dulac et Cie qui a laissé sa marque PDC en médaillon au dessus de l'entrée principale. Bel et rare exemple du passé industriel de la presqu'île, ce bâtiment est aujourd'hui le terrain de jeu des adeptes du paintball.

(3) La gare de Perrache connaîtra une limite à son expansion avec l'arrivée du TGV qui nécessitera la création, en 1983, d'une nouvelle gare centrale à la Part-Dieu. Cette gare est à son tour confrontée à une situation de saturation. D'où la proposition de SEL de créer une nouvelle gare aux Sept-Chemins à Bron. (voir bulletin SEL n° 96, février 2011)

SAUVEGARDE et EMBELLISSEMENT de LYON

www.lyonembellissement.com

Président	Secrétaire Général	Trésorier
Jean-Louis PAVY 51, rue de la bourse 69002 LYON Tel : 04 72 16 07 14	Raymond MOTTE 32, imp. de Grange-Haute 69540 IRIGNY Tel : 04 78 46 07 47	Jean-François MAILLET 48, rue E. Richerand 69003 LYON Tel : 04 69 70 72 83

Vous aimez votre cité ? Adhérez à :

SAUVEGARDE et EMBELLISSEMENT de LYON

Cotisation 25 €

Siège : **M**AISON **R**HODANIENNE de l'**E**NVIRONNEMENT
32, rue Ste Hélène 69002 LYON
N° SIREN : 322 521 196 N° SIRET : 322 521 196 00020
Directeur de la publication : J. L. PAVY